

[Jουλ-Madsen.]

ger. Det var altså med hensyn til dette at gøre postgirokontoret også til en slags statsbank. Formanden for Dansk Postforbund, Åge Andersen, har i samme forbindelse sagt, at i postgirokontoret sker der en stadig mekanisering, bl. a. ved anskaffelse af nye kapitalkrævende edb-anlæg.

Når det er tilfældet, må man også kunne forvente, at kunderne får den hurtige og præcise service, som kunderne tidligere har fået af postgirokontoret, og jeg forstår også, at det er ministerens hensigt, at det skal være sådan.

Ministeren for offentlige arbejder (Damsgaard):

Det er da helt forståeligt, at hr. Juul-Madsen, formentlig på manges vegne, reklamerer, når en af vore virksomheder inden for staten måske ikke helt er på toppen, men jeg har givet den forklaring, at det er et problem, man er ved at få afviklet nu. Det er da helt sikkert, at postgirokontoret er en rationelt drevet virksomhed, og at disse vanskeligheder med personalet vil blive afhjulpet hurtigst muligt, så kunderne bliver tilfredse. Det er jo det, det drejer sig om.

Glensgård (FP):

Når man taler med postgirokontoret om disse forsinkelser, får man den begrundelse, at man nu er kørt ind på et nyt edb-system. Så forhører man sig lidt om, hvor mange af de nye konti man i det første år ønsker at køre over dette nye edb-system, for at få en idé om, hvorvidt det er den reelle grund. Man får så til svar, at man forventer maksimalt 2.000 i en forsøgsperiode på 2 år.

Nu fortæller ministeren for offentlige arbejder, at dette arbejde med at køre det nye edb-system ind er grunden til, at vi får vort materiale fra postgiroen frem 2—3 dage forsinket. Det er ikke kun et spørgsmål om en enkelt dag, men et spørgsmål om i de fleste tilfælde mindst 2 dages forsinkelse.

Derfor kunne jeg godt tænke mig at spørge ministeren, om han agter at, skal vi sige intensivere arbejdet med dette nye edb-system på postgiroen, eller om man vil forsøge at køre det igennem på de 2 år, man har lagt sig på, med disse ca. 2.000 nye postgirokonti.

Ministeren for offentlige arbejder (Damsgaard):

Til hr. Glensgård må jeg sige, at det jo ikke blot er forsinket af indkøring på edb. Der er, som jeg har gentaget nogle gange, også disse personalevanskeligheder. Om vi vil fremme indkøringen på edb, skal jeg ikke tage stilling til her, men jeg vil love hr. Glensgård at snakke med direktøren om det.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af Ib Christensen (DR) til ministeren for offentlige arbejder:

„Agter ministeren at fremsætte lovforslag om ændring af linjeføringen af den østjyske motorvej ved Århus?“

(Spm. nr. 162).

Skriftlig begrundelse.

Allerede under folketingets behandling af loven om den nord-sydgående motorvej i Jylland i 1965 var der store betænkeligheder ved linjeføringen ved Århus, idet man stærkt overvejede at føre vejen vest om Brabrand Sø.

For folketingsflertallets afgørelse til fordel for en linjeføring øst om Brabrand Sø spillede det øjensynligt en rolle, at Århus byråd gik ind for denne. Ifølge dagspressen er den holdning nu ændret, idet et flertal af medlemmerne i det nyvalgte byråd nu foretrækker den vestlige linjeføring.

Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår, at hele linjeføringen for den nord-sydgående motorvej i princippet er den samme som i et privat forslag fra 1936—37. Dette være nævnt som illustration af tempoet fra motorsvejsprojektering til bygning af motorvejene.

Det fremgår videre, at man har forudset nødvendigheden af en afskærende motorvejslinje, såfremt linjeføringen øst om Brabrand Sø blev vedtaget, på grund af forventet stor lokaltrafik i Århusområdet på motorvejsstrækningen, således at denne strækning blev en motorgade i Århus. I betragtning af, at Århus er delt på tværs af baneanlæggene, kan det næppe være rigtigt — hverken ud fra en trafikal eller en miljømæssig vurdering — også at dele byen på langs, hvad en sådan motorgade vil gøre.